



## CENTRO FUNDACIONAL DE FLORIANÓPOLIS: A ACESSIBILIDADE EM ÁREAS HISTÓRICAS NA PERSPECTIVAS DOS USUÁRIOS

### *FLORIANÓPOLIS' FOUNDATIONAL CENTER: ACCESSIBILITY IN HISTORICAL AREAS FROM USERS' PERSPECTIVES*

**MÜLLER, Cristina Besen (1)**

**SANTOS, Aretha Lecir Rodrigues dos (2)**

(1) Universidade de Brasília, Mestranda do Curso de Arquitetura e Urbanismo

e-mail: [crisbmuller@gmail.com](mailto:crisbmuller@gmail.com)

(2) Universidade Federal de Santa Catarina, Mestranda do Curso de Arquitetura e Urbanismo

e-mail: [aretha.upla@gmail.com](mailto:aretha.upla@gmail.com)

#### RESUMO

Esta pesquisa, submetida em forma de artigo, investiga o contexto local e o traçado histórico-urbanístico do centro fundacional de Florianópolis, tomando como perspectiva a acessibilidade integral. Essa observação é alicerçada nas seguintes metodologias: revisão bibliográfica acerca dos conceitos pertinentes e do contexto histórico-urbanístico de Florianópolis; aplicação metodológica de passeios acompanhados, que viabilizaram as análises do local de estudo. Como resultado, foi possível verificar e discutir se o centro fundacional de Florianópolis atende a todos os usuários, bem como propor melhorias para tornar esta área mais inclusiva, promovendo o acesso aos espaços e possibilitando seu uso e contemplação por todos.

**Palavras-chave:** Acessibilidade Integral; Reabilitação Urbana; Florianópolis.

#### ABSTRACT

*This research, submitted as an article, investigates the local context and the historic-urban layout of Florianópolis' foundational center, taking integral accessibility as a perspective. This observation is based on the following methodologies: bibliographic review about the pertinent concepts and the historical-urban context of Florianópolis; methodological application of accompanied tours, which enabled the analysis of the study site. As a result, it was possible to observe and discuss whether the historic center of Florianópolis serves all users, as well as proposing improvements to make this area more inclusive, promoting access to spaces and enabling their use and contemplation by all.*

**Keywords:** Full Accessibility; Urban Rehabilitation; Florianopolis.



## INTRODUÇÃO

Os espaços livres públicos são elementos importantes na configuração da cidade, pois devem propiciar ao usuário conforto e lazer, atendendo as práticas de atividades físicas e de socialização. No Brasil, estes espaços se caracterizam, muitas vezes, pela falta de manutenção e de apropriação. Além disso, a presença de barreiras físicas e informativas dificulta ainda mais a utilização destas áreas pelas pessoas, principalmente àquelas que possuem algum tipo de restrição. A acessibilidade em espaços públicos perpassa a esfera física à esfera social, pois, notavelmente, sua falta atinge também as relações interpessoais.

Nas cidades históricas esta problemática é ainda mais evidente, pois conciliar projetos de acessibilidade e patrimônio histórico é um grande desafio, onde é necessário manter a forma tradicional de construção e a unidade visual das edificações históricas, mas a adaptação deve permitir seu uso pelas pessoas, considerando as suas necessidades. Dessa forma, a adequação do patrimônio à acessibilidade motiva seu uso por todos e favorece, consequentemente, sua manutenção e preservação.

Na grande maioria dos casos, a acessibilidade e o desenho universal não são considerados um conceito de projeto, e sim uma adaptação posterior, algo que pode ser decidido após a finalização da construção. No caso de edificações antigas, consideradas como patrimônio cultural, esta adaptação é geralmente necessária, e ocorre quando há reformas ou restaurações que objetivam adequar suas condições físicas às necessidades dos usuários.

Neste artigo pretende-se observar, discutir e avaliar as condições de acessibilidade nos espaços públicos do centro fundacional da cidade de Florianópolis - SC, sugerindo possíveis soluções para adequar a região às condições de acessibilidade, tão necessárias nos dias atuais. Também se analisam as disputas de narrativas que incidem sobre este espaço urbano: enquanto usuários deste espaço, em sua ampla diversidade, reivindicam melhores condições voltadas ao uso, deslocamento, estar urbano e à valorização do patrimônio histórico; agentes capitalistas, promotores da especulação imobiliária, defendem a necessidade de intervir em áreas históricas, procurando atender uma estética standardizada que possa ser lida como uma “modernização” apenas para fins de lucro.

Esta avaliação foi realizada a partir da percepção dos usuários a fim de entender suas necessidades quanto à acessibilidade urbana. Para isto, usou-se o método de passeios



acompanhados, desenvolvido por Dischinger (2000), em que as pesquisadoras acompanharam e entrevistaram diversos usuários do espaço público, com necessidades e aptidões diversas. Os sujeitos a que se refere este artigo são caracterizados por: 1º) turista, que buscou avaliar as condições de orientação espacial e comunicação; 3º) pessoa em cadeira de rodas, que avaliou as condições de deslocamento e uso; 2º) idoso, que analisou as condições de deslocamento e orientação espacial e último; 4º) pessoa com carrinho de criança que analisou as condições de uso e comunicação. Estes passeios ocorreram nos meses de dezembro de 2015 e janeiro de 2016, resultados de uma pesquisa acadêmica junto ao Programa de Educação Tutorial do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina.

Além desta introdução, a estrutura deste artigo conta com as conceituações relacionadas à acessibilidade; apresentação do contexto urbano de Florianópolis, e a descrição dos passeios acompanhados para a compreensão e análise da acessibilidade do centro fundacional. Por fim são apresentados os resultados da avaliação e conclusões do estudo, bem como as lacunas encontradas e mudanças em relação à estrutura física do centro histórico desde que os passeios acompanhados foram realizados.

## **1. A ACESSIBILIDADE ESPACIAL EM SEU CONCEITO AMPLO E IRRESTRITO**

Como herança do período Moderno, os estudos de ambientes mínimos sugerem um passo a passo na disposição espacial para que atenda às necessidades básicas do indivíduo padrão. Em decorrência desses estudos, é notória a dificuldade dos arquitetos de aliar diferentes usuários a um espaço: a padronização desconsidera os usuários em suas diversas habilidades e restrições e pode dificultar ou impedir o uso do ambiente por estas pessoas. Em contrapartida a isso, a partir da década de 1980, abriu-se o questionamento à linha de pensamento modernista, quando pesquisadores e profissionais passaram a discutir a importância de desenhar espaços que atendessem a todos os indivíduos. Nesse contexto, a Acessibilidade surge como uma forma de adequar o espaço a sujeitos diversos e suas necessidades específicas, dando a estes a possibilidade de utilizar o ambiente e realizar tarefas com maior autonomia e conforto.

Segundo a definição do Ministério da Saúde (BRASIL, 2021) a deficiência é a perda ou disfunção da estrutura psicológica, fisiológica ou anatômica, temporária ou permanente no indivíduo, que impede sua “participação plena e ativa nas atividades sociais”. Bins Ely et al. (2006) define que restrição está condicionado a uma dificuldade em desempenhar atividades de



caráter cotidiano, com ligação direta ou indireta a uma deficiência de ordem física ou mental. Relacionando os conceitos de deficiência e restrição, há uma constante intenção de se adequar abrangendo a todos. É o exemplo de pais que levam carrinhos de bebê, que podem sofrer com barreiras físicas, tais quais escadas, calçadas estreitas. Neste artigo, utiliza-se o conceito de restrição para englobar a multiplicidade de necessidades específicas de cada usuário.

O entendimento de acessibilidade entrou em discussão no cenário brasileiro com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que assegurava a qualquer pessoa que estivesse regular perante a legislação brasileira o direito de ir e vir (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988). No entanto, este assunto passou a ser de fato regulamentado a partir do ano 2000. De acordo com a NBR 9050/2020, acessibilidade é a:

possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida” (NBR 9050, 2020, pg. 2).

Segundo Omote (1994), a deficiência é um fenômeno construído socialmente, e o ambiente influi diretamente no indivíduo e nas habilidades que ele expressa. Quando a acessibilidade é utilizada como conceito de projeto, visando desde o início a inclusão de pessoas de todas as capacidades, ela não aparece posteriormente como forma de intervenção no espaço construído, mas como forma a integrar socialmente todos os tipos de público e garantir que as habilidades dos indivíduos sejam ressaltadas e exaltadas. Promove-se também a autonomia do usuário, seu livre deslocamento e a realização plena de atividades de seu interesse com segurança e conforto. Vale lembrar que diferentes pessoas requerem diferentes possibilidades de uso e de locomoção a determinado espaço ou equipamento, e a acessibilidade deve atender a todos os tipos de usuários.

Acessibilidade difere do conceito de Desenho Universal, uma vez que segundo Dischinger et al. (2004), o desenho universal é um modo de concepção de ambientes, visando à utilização por todos, ou a maior possível gama de usuários com equidade; enquanto acessibilidade refere-se, normalmente, a aspectos técnicos que devem ser previstos em espaços para permitir o acesso e a realização das atividades, mesmo que sem condições de igualdade entre as pessoas.



De acordo com Bins Ely et al. (2006), o desenho universal visa integrar o indivíduo ao ambiente e gerar independência na realização de atividades, criando espaços não-restritivos – como exemplo a instalação de rampas de acesso a locais públicos, facilitando o acesso de usuários de cadeiras de rodas ou com baixa mobilidade, bem como do piso podotátil, que serve como guia a pessoas com deficiências visuais. Para concepção do desenho universal, são observados alguns princípios como o uso equitativo por todos; a flexibilidade no uso para diferentes tipos de habilidades; o uso simples e intuitivo para fácil compreensão; a informação de fácil percepção, que comunica a informação de forma direta; a tolerância ao erro, prevenindo possíveis acidentes; o baixo esforço físico, e o espaço para a aproximação e uso, onde se deve prever no ambiente a utilização por todo e qualquer tipo de usuário (CONNELL et al, 1997).

### 1.1 Acessibilidade em Áreas Históricas

A norma 9050/2020 da ABNT, intitulada Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos prevê um item que relaciona os Bens Tombados, que indica que a acessibilidade a esses bens deve compatibilizar “soluções [de acessibilidade prevista na norma] com os critérios estabelecidos por órgãos legisladores” (ABNT, 2020, p. 121) e que quando o acesso a

sítios, áreas ou elementos considerados inacessíveis ou com visitação restrita, deve-se garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil das áreas ou dos elementos cuja adaptação seja impraticável, com divulgação das condições de acessibilidade do bem patrimonial informadas com antecedência ao visitante e vinculadas a todo material publicitário. (ABNT, 2020, pg. 121)

Logo, não basta a acessibilidade a um bem tombado e a um patrimônio somente por meio de rampas, elevadores e corrimãos, mas também é essencial o acesso a mapas e maquetes táteis, materiais auditivos, visuais e que contemplem públicos das mais diversas capacidades. Materiais informativos dessa espécie acerca dos sítios ou das edificações promoveriam um completo acesso ao ambiente urbano fundacional e conseqüentemente uma maior apropriação dos bens históricos edificados.

### 1.2 Conceitos adotados e os componentes de acessibilidade

Os estudos na área do Desenho Universal, bem como o de acessibilidade, vão ao encontro dos interesses da ergonomia, pois estes conceitos são centrados na pessoa e buscam a inclusão de todos os usuários em todos os espaços. Entretanto, o primeiro está relacionado





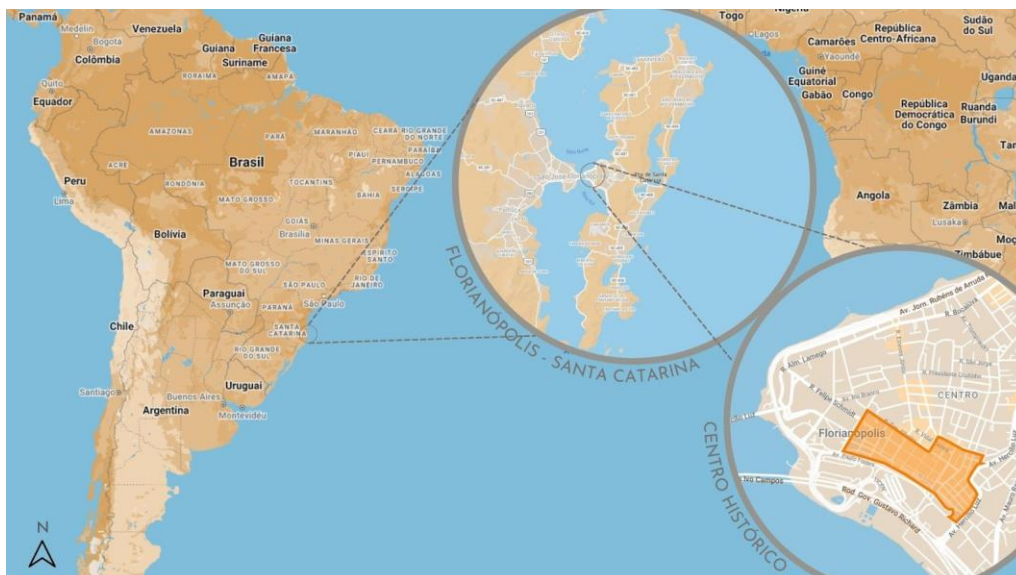
ao ato de projetar e conceber os espaços, enquanto o segundo consiste nas condições mínimas que permitam a utilização dos espaços pelas pessoas (DORNELES, 2014). Para realização de avaliações prefere-se utilizar o conceito de acessibilidade, pois possibilita parâmetros mais palpáveis para avaliar. No intuito de facilitar a sistematização destes parâmetros, Dischinger, Bins Ely e Piardi (2012) desenvolveram seguintes componentes de acessibilidade que serão avaliados pelos usuários mais adiante:

- a) deslocamento: condição do movimento horizontalmente e verticalmente, como também sua continuidade;
- b) orientação espacial: condição de se orientar a partir das informações disponíveis;
- c) uso: condição de utilizar os equipamentos independentemente, com autonomia e segurança;
- d) comunicação: condição de troca de informações entre as pessoas e o ambiente.

Tendo apresentado alguns dos conceitos pertinentes a este artigo, prossegue-se para a exploração do local de estudo, o centro fundacional de Florianópolis.

## **2. O CONTEXTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS E ESTADO ATUAL DE SEU CENTRO FUNDACIONAL**

Florianópolis, capital do estado de Santa Catarina, localizado na região sul do Brasil, tem sua economia fundamentada na tecnologia da informação, sendo polo digital de diversas empresas, as chamadas incubadoras. Tem também um setor terciário efervescente, com fortes atividades de comércio, prestação de serviços e turismo decorrente de suas belezas naturais conservadas. A região metropolitana da capital é composta por 21 municípios, formando a microrregião da Grande Florianópolis (Figura 1).



**Figura 1** – Localização do Centro de Florianópolis, em destaque o centro histórico.

Fonte: adaptado de Google Maps (2015).

Segundo Veiga (2010), no centro fundacional observa-se uma conformação tipicamente luso-brasileira: em um ponto focal, constrói-se uma igreja (atual Catedral Metropolitana); a sua frente, estende-se uma terra comunal que chega até a linha do mar (atual Praça XV de Novembro); partindo da praça, dispõem-se ruas, conformando o traçado urbano existente até hoje; ao lado da praça e ao longo dessas ruas, estabelecem-se as primeiras edificações. Veiga (2010, p. 55-56), percebe-se uma característica singular: “A praça, desde os primórdios, teve um traçado irregular, desafiando as Provisões Régias. [...] A praça não ocupa posição central, mas acha-se mais deslocada para leste, de modo que a parte oeste da cidade era a mais extrema”.

Somente no século XX o adensamento e a consolidação de hábitos urbanos promoveram a expansão da cidade e a delimitação de alguns bairros no triângulo central. Os primeiros sinais expressivos desse processo, na década de 1920, foram a implantação da Ponte Hercílio Luz, da rede de energia elétrica, de água e de esgotamento sanitário. No final da década de 1960, a implantação do aterro da baía sul trouxe ares de urbanização para a cidade, resultando na construção de uma nova ponte, chamada Colombo Salles. Para Santos (1997), este novo urbanismo ocasionou o afastamento do centro fundacional e a perda da conexão subjetiva com o mar nesta parte da cidade.

O desenvolvimento urbano de Florianópolis, apesar de ser sistemático e não deixar lacunas construtivas, sempre se atualizando esteticamente e tecnicamente aos avanços que o



país apresentava, conservou bem os traços iniciais do núcleo fundacional, ainda que vez ou outra as camadas temporais construtivas se sobrepusessem ao desenho urbano original. A política de preservação, embora tardia em comparação com outras capitais, procurou, ainda nos moldes da monumentalidade arquitetônica, proteger a legibilidade urbana do núcleo fundacional em sua máxima possibilidade, vide os resquícios históricos que ainda há registros.

### **3. O ACESSO AO CENTRO FUNDACIONAL DE FLORIANÓPOLIS A PARTIR DA PERSPECTIVA DOS USUÁRIOS**

Para compreender esse contexto urbano do ponto de vista da acessibilidade, utiliza-se a metodologia chamada Passeio Acompanhado. Segundo Dischinger (2000), este é um método realizado quando o sujeito, acompanhado do pesquisador, segue por uma rota pré definida, com um ponto de início e objetivos a serem alcançados. Pede-se ao sujeito que descreva suas percepções do percurso, as dificuldades e razões para mudança de rota ou suas tomadas de decisão. O entrevistador deve fazer perguntas ao entrevistado quando achar necessário, mas não deve interferir nas opiniões, nem guiar o percurso. O objetivo do método é observar os usuários utilizando determinado espaço e identificar os possíveis problemas ou facilitadores quanto aos aspectos de acessibilidade.

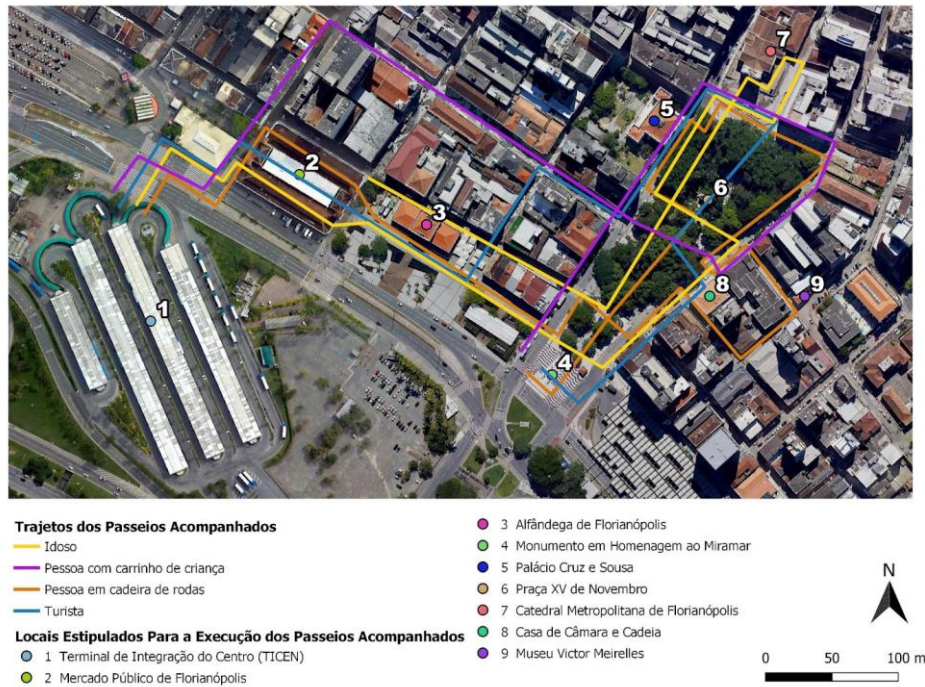
A rota escolhida no centro fundacional de Florianópolis foi realizada com quatro usuários, nos meses de dezembro de 2015 e janeiro de 2016, caracterizados pelas seguintes identificações: 1º) turista; 2º) idoso; 3º) pessoa em cadeira de rodas e; 4º) pessoa com carrinho de criança. Os pontos de interesse são notificados aos entrevistados e estes definem o percurso a ser seguido, de acordo com sua tomada de decisões.

A seguir serão apresentados os aspectos sobre os passeios, bem como a descrição individualizada de cada um.

#### **3.1 Caracterização dos usuários**

O roteiro estipulado para os passeios acompanhados compreende reconhecer alguns marcos históricos do centro fundacional, entre edifícios tombados e pontos de referência do centro, como indicado na Figura 2. São esses: (1) Terminal de Integração do Centro - TICEN, (2) Mercado Público de Florianópolis, (3) Alfândega de Florianópolis, (4) Monumento em Homenagem ao Miramar, (5) Palácio Cruz e Sousa, (6) Praça XV de Novembro, (7) Catedral Metropolitana de Florianópolis, (8) Casa de Câmara e Cadeia e (9) Museu Victor Meirelles.





**Figura 2 – Locais estipulados e percursos dos Passeios acompanhados.**

Fonte: adaptado de Google Maps (2015).

Durante o passeio, foi solicitado aos usuários que se deslocassem por um percurso por eles definido, passando pelos locais determinados pelas pesquisadoras, na ordem mais conveniente aos entrevistados, para que se obtivesse informações sobre os problemas e as dificuldades encontradas no caminho percorrido. Os passeios foram realizados com os seguintes sujeitos:

- Turista: usuário escolhido por apresentar dificuldade de orientação espacial e comunicação;
- Idoso: usuário escolhido por apresentar restrições na comunicação e na orientação espacial;
- Pessoa com cadeira de rodas: usuário escolhido por apresentar restrições no deslocamento e no uso;
- Pessoa com carrinho de criança: usuário escolhido por apresentar restrições no deslocamento e no uso;



Em azul identifica-se o percurso feito pelo usuário caracterizado “turista”, em amarelo identifica-se o percurso feito pelo usuário caracterizado “idoso”, em laranja identifica-se o percurso feito pelo usuário caracterizado “pessoa em cadeira de rodas”, e em roxo identifica-se o percurso feito pelo usuário caracterizado “pessoa com carrinho de criança”. Todos os passeios acompanhados estão mapeados conforme mostra a Figura 2 e foram registrados a partir de fotografias e gravador stereo, e os diálogos entre pesquisadoras e sujeitos foram posteriormente transcritos. Neste artigo, apresenta-se uma síntese de cada passeio.

### 3.2 Descrição dos passeios acompanhados

#### 3.2.1 Turista, orientação espacial e comunicação

O percurso percorrido por “turista” é apresentado em azul na Figura 2. A principal dificuldade do usuário foi relativa à orientação. Relatando suas percepções, o sujeito destacou a desinformação da população local, pois obteve explicações de caminhos conflitantes sobre como chegar ao primeiro marco visitado ao pedir informações, o que prolongou a busca do ponto. Além disso, a falta de sinalização e de indicação de caminhos e pontos turísticos fez com que o entrevistado se encontrasse em dúvida constante sobre onde estava e qual sentido seguir. Outro questionamento de “turista” foi relativo à segurança ao visitar a Praça XV de Novembro, onde não se sentiu seguro.

Um ponto que “turista” considerou positivo foi a dimensão dos passeios: ao comparar o centro histórico a outras localidades já visitadas, disse achar as calçadas amplas para a passagem de pedestres.

#### 3.2.2 Idoso, deslocamento e orientação espacial

Além dos problemas de mobilidade provenientes da idade avançada, o usuário caracterizado por “idoso”, apresenta baixa visão. Foi observado durante todo o percurso apresentado em amarelo na Figura 2 a dificuldade de deslocamento nos passeios que faziam parte do trajeto, sendo notório o risco de queda de “idoso”. O usuário também relatou que em ocasiões anteriores ao passeio acompanhado realizado com as pesquisadoras ele teve lapsos de memória, que dificultaram sua orientação.

O entrevistado questionou a falta de placas de indicação dos possíveis trajetos a se tomar na área histórica da cidade. Também considerou necessária a instalação de placas de



identificação dos edifícios de interesse turístico. Outro ponto indagado pelo usuário foram os diferentes tipos de pavimentação, que muitas vezes prejudicam a circulação e permanência das pessoas. Este problema ficou evidente em frente à Alfândega, onde “idoso” tropeçou diversas vezes e comentou que ali o caminho aspirava cautela. Já na Catedral Metropolitana, o acesso por rampa lateral foi considerado bom, e o usuário afirmou ser o melhor tipo de acesso às edificações em níveis mais elevados para pessoas que apresentam restrições de locomoção semelhantes às dele. A Praça XV de Novembro, segundo o usuário, é um lugar de fácil acesso. Apesar disso, durante o trajeto na praça, os apoios que sustentam os galhos da figueira atrapalharam o deslocamento do usuário.

### 3.2.3 Pessoa em cadeira de rodas, deslocamento e uso

O percurso tomado pelo usuário caracterizado por “pessoa em cadeira de rodas” foi representado em laranja na Figura 2. Sua primeira observação foi sobre o tipo de pavimentação que, por ser uma superfície irregular, que se estende por grande parte do centro fundacional e que necessita de manutenção, pode danificar a cadeira de rodas, ilustrada na Figura 3. Outro aspecto importante apontado pelo sujeito é o reconhecimento de que os usuários de cadeira de rodas que desejam frequentar o centro histórico precisam apresentar autonomia, pois em diversos trechos o caminho se torna difícil de se fazer sozinho.

Na chegada ao Palácio Cruz e Sousa foi possível notar que não há rampas nas entradas principais, sendo o único caminho acessível realizado por uma entrada alternativa na lateral. A Catedral, por sua vez, também conta com uma entrada acessível através de uma rampa em sua lateral. A “pessoa em cadeira de rodas” afirmou ser um acesso adequado, mesmo este acesso não apresentando patamares de descanso e possui um desnível maior que o recomendado pela NBR 9050:2020. Apesar de haver uma rampa de acesso em uma das portas laterais da Catedral, de acordo com “pessoa em cadeira de rodas”, em visita anterior, a porta de entrada acessível estava trancada e nenhum dos funcionários sabia informar onde estava a chave.

Na área do Mercado Público, o sujeito aponta que, apesar de restauro recente, parte das modificações não foram ideais para atender os públicos que apresentam restrições, além de que os materiais empregados na reabilitação do espaço são de baixa qualidade e já sofrem com a ação do uso e do tempo. Foi notificado também que o banheiro acessível, de uso exclusivo a usuários de cadeiras de rodas e pessoas com restrição, no momento da execução do passeio acompanhado, estava sendo usado também pelos funcionários do Mercado Público.





**Figura 3** – O incômodo do usuário no deslocamento se traduz em dividir a caixa da rua para sua melhor locomoção.

Fonte: acervo da pesquisa (2016).

### 3.2.4 Pessoa com carrinho de criança, uso e comunicação

Logo no início do percurso, representado em roxo na Figura 2, o usuário caracterizado por “pessoa com carrinho de criança” notificou que nos materiais que constituíam a pavimentação em parte do trajeto era dificultoso para manusear o carrinho de criança, além do fato da topografia existente ser cansativa. O usuário preferiu apenas contornar a Praça XV, alegando que o acesso por esta era complicado devido aos acessos “principais” serem feitos por escadas e as rampas existentes apresentarem uma inclinação não confortável para o acesso. O usuário também não se sentiu seguro em percorrer a Praça XV, embora tivesse muito movimento na praça.

Ao atravessar para acessar o calçadão da Catedral, o entrevistado desabafou dizendo que já estava cansado e que o percurso não lhe permitia sentar-se para descansar, ou até mesmo para fazer alguma atividade de permanência, e que o único lugar que seria conveniente para tal, a Praça XV, não lhe era convidativo. Notificou também que os rebaixos de calçada existentes lhe demandavam a mesma força que os locais sem rebaixos, o que fazia o percurso mais cansativo.



Encaminhando-se para o Mercado Público, o sujeito novamente observou a ausência de equipamentos para permanência, como bancos, bebedouros, banheiros e o tipo de pavimento em parte do percurso, que muitas vezes carece de manutenção, dificultando o trajeto com o carrinho. Considerou que as edificações que compõem o centro histórico, devido à falta de acessibilidade, são pouco atrativas aos mais variados tipos de usuários. Como exemplifica, não se encontram atividades convidativas que possam fazer acompanhada do carrinho, e as atividades que existem são de difícil acesso. O entrevistado também entende que, por ser um equipamento histórico, sua adaptação é necessária, porém leva muito tempo e muitas vezes é desconsiderado pelo poder público, o que a entristece, pois há atividades que ficaria muito feliz em fazer acompanhada do carrinho.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para melhor entendimento dos resultados, os principais problemas apontados pelos usuários no Centro Histórico, coletados nos passeios acompanhados, são apresentados na Tabela 1 (p. 14). Esses dados estão dispostos de acordo com os componentes de acessibilidade espacial apresentados anteriormente, sendo eles: orientação, deslocamento, comunicação e uso. Para cada problema, é sugerida uma solução, adequação ou melhoria.

Observando a tabela, o componente em que se identifica o maior número de problemas é o deslocamento. Considerando os passeios acompanhados realizados, apesar de considerar os componentes chave para cada usuário, os quatro passeios apontaram desconforto nesse quesito. Além disso, as maiores dificuldades foram enfrentadas pelo usuário caracterizado por “pessoa em cadeira de rodas”, seguido pelo usuário “idoso”. Analisando os dados coletados, é notável a inadequação em diversos pontos do centro fundacional da cidade de Florianópolis aos usuários que apresentam restrições de mobilidade. Ademais, considerando as edificações históricas visitadas, apenas o Mercado Público e a Catedral apresentavam rampas adequadas ao acesso de usuários de cadeiras de rodas, e muitas das calçadas ao longo do percurso não apresentavam acessibilidade, tendo desníveis excessivos a serem vencidos. Da mesma forma, alguns dos pisos prejudicavam o percurso, com inconstância da pavimentação e partes do piso que se soltavam, podendo causar tropeços, como ocorreu durante o passeio acompanhado com o “idoso”.





COMPONENTES DE ACESSIBILIDADE	PROBLEMA OU DIFICULDADE	SOLUÇÃO OU MELHORIA	USUÁRIO
<b>Orientação</b>	Ausência de sinalização adequada	Instalação de totens e placas de informações turísticas	Turista
	Baixa orientabilidade espacial (o local não apresenta leitura facilitada/não há guiabilidade)	Disponibilização de mapas, folderes informativos, que possibilitem visita autoguiada do centro	Turista
	Falta de iluminação em alguns trechos	Melhoria de iluminação noturna em todo o trajeto do centro histórico, de forma a evidenciar os espaços e aumentar a segurança do local	Turista Pessoa em cadeira de rodas Idoso Pessoa com carrinho de criança
<b>Deslocamento</b>	Má conservação dos passeios	Manutenção dos passeios: inclinação adequada; boa pavimentação; dimensões confortáveis, e indicação de pisos táteis contrastantes	Pessoa em cadeira de rodas Idoso Pessoa com carrinho de criança
	Diferentes tipos de pavimentação ao longo do percurso		
	Presença de pavimentação com material irregular	Previsão de percurso adequado com pavimentação que facilite o deslocamento	
	Presença de escadas e desníveis nos acessos principais das edificações históricas	Adequação dos acessos das edificações, ou quando não houver a possibilidade de modificar todos os acessos, sugerir entradas secundárias que sejam acessíveis a todos os públicos	Pessoa em cadeira de rodas Pessoa com carrinho de criança
	Passeios estreitos e ausência de passeios em determinados trechos	Alargamento e adequação dos passeios	Pessoa em cadeira de rodas
	Poucas travessias pedonais	Instalação de mais faixas de pedestre ao longo do percurso	Turista Idoso Pessoa em cadeira de rodas
	Tempos de espera em sinais de trânsito inadequado ao pedestre	Adequação dos tempos de travessia das vias ao pedestre	
<b>Comunicação</b>	Desinformação por parte da população local (muitos desconhecem os monumentos ou os caminhos até estes)	Locação de um centro de informações turísticas	Turista
	Falta de informação em diversos idiomas (inglês, espanhol, libras etc.)	Capacitação de profissionais no atendimento de públicos de diversas capacidades	Turista
<b>Uso</b>	Trajetos feitos apresentaram pouca sugestão de descanso (exceto Praça XV de Novembro)	Previsão de mobiliário urbano que permita a aproximação de Usuário de cadeira de rodas, e que apresente cores contrastantes	Idoso Pessoa em cadeira de rodas
	Poucas áreas verdes ao longo do percurso	Previsão de áreas verdes com descanso ao longo do percurso	Pessoa em cadeira de rodas
	Insuficiência de sanitários acessíveis ao longo do percurso	Disponibilização de sanitários acessíveis em todas as edificações públicas	Turista Idoso Pessoa em cadeira de rodas
		Manutenção do banheiro presente no Largo da Alfândega	
	Priorização de carros no espaço público (alto número de estacionamentos, escassez de calçadas qualificadas, faixas de rolagem de carros que prejudicam o uso do espaço público)	Readequação e priorização da rua ao pedestre, adequação dos pavimentos e melhorias nas áreas públicas  Diminuição do trânsito de veículos dentro do centro histórico e previsão de local para estacionamento fora dessa área	Turista Idoso Pessoa em cadeira de rodas

**Tabela 1** – Resultados obtidos com a realização dos passeios acompanhados em relação aos componentes de acessibilidade espacial.

Fonte: adaptado para este artigo do acervo da pesquisa (2016).



Outro componente de acessibilidade bastante prejudicado foi o uso do espaço, com a priorização do transporte individual, que dificulta a utilização da rua por pedestres. Ainda em relação ao uso, havia bancos insuficientes para repouso na região, além de pouca adaptação de mobiliário urbano a usuários com restrições, como espaços de aproximação de cadeiras de rodas. Mais um ponto contundente é a falta de mobiliário acessível e locais sombreados de descanso ao longo do trajeto, o que foi notificado também pelos participantes dos passeios acompanhados.

Levando em conta a tabela e a realização de passeios acompanhados, é notória a escassez de acessibilidade do centro histórico de Florianópolis, e a necessidade de adequação da área a públicos com as mais diversas capacidades. A combinação desses fatores frequentemente faz com que o trajeto não seja experienciado de forma apropriada, deixando de ter áreas de estadias prolongadas e passando a servir apenas como passagem aos usuários que por lá trafegam diariamente.

Desde que a coleta de dados que embasa este artigo foi realizada, entre 2015 e 2016, diversas foram as modificações que incidiram sobre o local de pesquisa. Mesmo considerando as mudanças, os processos de manutenção e reabilitação por que o centro histórico passou, não se considera que este estudo é obsoleto. Pelo contrário, o artigo mostra justamente a necessidade de retomar os debates sobre a reabilitação para acessibilidade universal do centro fundacional de Florianópolis. Estes processos são abordados na seção a seguir.

#### **4.1 Modificações, Conflitos e a Acessibilidade**

O centro histórico de Florianópolis atualmente se encontra em uma efervescência quando o assunto é revitalização, com o surgimento de propostas com ares de mudança local, como se observa na Figura 5. Valendo-se do discurso de acessibilidade, argumentando que esta readequação do ambiente seria voltada a qualificar a locomoção de pessoas com deficiências e idosos, agentes especuladores promovem um projeto agressivo que visa - como afirmado por um representante da Secretaria Municipal de Infraestrutura em entrevista à NSC em 2021 - a "reoxigenação" da localidade "para que o comércio da região leste volte a ser pujante como antigamente". Neste, propõem a retirada de materiais originais - como os paralelepípedos de granito e os calçamentos históricos denominados petit-pavé, tradicionais de áreas de urbanização luso-brasileira - em substituição por materiais de qualidade inferior, tal qual pavers, concreto e coberturas asfálticas, bem como adequação de níveis entre a caixa da



rua e calçadas. Esse projeto foi aprovado pela municipalidade e amplamente bem recebido entre comerciantes locais, por propiciar um apelo turístico à região (NSC, 2021).



**Figura 5** – Imagem apresentada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis das alterações projetuais sugeridas no tecido urbano protegido por legislação municipal.

Fonte: Magagnin (2021).

Apesar disso, esta proposta vem sendo questionada em diversas esferas da sociedade civil, administração pública e órgãos de patrimônio histórico e cultural. Quanto à problemática patrimonial, não houve consulta aos órgãos responsáveis, nem consideração aos aspectos históricos, arquitetônicos e urbanísticos locais. Já no caso da sociedade civil, não houve pesquisa das necessidades dos usuários, nem participação popular na concepção do projeto. Devido a isso, o Ministério Público notificou o impedimento da execução da proposta ainda durante a apresentação do projeto à população, reforçando a necessidade de aprovação junto aos órgãos técnicos responsáveis pela preservação histórica e abertura para discussão pela sociedade (MPSC, 2021).

Além disso, pode-se refletir que a própria forma proposta de “revitalizar” este centro histórico para o turismo, tem o propósito de atrair novos usuários e expulsar os atores que de fato vivem e constroem a região. Desconsidera-se as relações simbólicas e as vivências ativas do espaço, ignorando completamente as qualidades urbanas existentes e até mesmo estudos propositivos acerca da área feito por especialistas. Nas palavras de Neil Smith, geógrafo escocês que contribuiu prolificamente às discussões acerca da ocupação urbana:





A linguagem de revitalização, reciclagem, modernização e renascimento sugere que os bairros afetados estavam de alguma forma desvitalizados ou culturalmente moribundos antes da gentrificação. Embora isso às vezes seja o caso, frequentemente também é verdade que comunidades muito vitais da classe trabalhadora são culturalmente desvitalizadas através da gentrificação, à medida que a nova classe média despreza as ruas em favor da sala de jantar e do quarto. A ideia de “pioneiros urbanos” é tão insultante quando aplicada às cidades contemporâneas, quanto era a ideia original de “pioneiros” no oeste dos EUA. Agora, como era então, isso implica que ninguém vive nas áreas em que são pioneiros – ninguém digno de nota, pelo menos. (SMITH, 1996, p. 30, tradução livre)

O processo de gentrificação está intrinsecamente ligado às práticas de reabilitação de espaços históricos, posto que as instituições de preservação se apresentam, por vezes, submissas aos interesses privados, ou têm pouco poder de interferência no planejamento urbano local. Para contornar a tentativa constante de expulsão da população pobre e/ou processo de gourmetização das áreas, é evidente a necessidade da luta pela permanência no espaço. Sendo assim, compreende-se que a apropriação do espaço, a consciência do direito à cidade e a luta pela permanência são entendimentos e práticas poderosas para reverter a dominação de determinados usuários em detrimento de outros e sobre o meio urbano, de forma que seja promovida de fato uma reabilitação contínua de conjuntos e memórias.

A necessidade da reconversão atual do centro histórico de Florianópolis em aspectos físicos, a partir da reabilitação da caminhabilidade para receber a diversidade de usuários, é reconhecida pela intenção de mudanças por parte da municipalidade e comprovada por este artigo e diversas pesquisas acadêmicas do mesmo teor. Muito já se foi debatido, trazendo de forma recorrente este assunto à pauta e ao estudo projetual, envolvendo múltiplos atores, tanto da sociedade civil, quanto de órgãos públicos e privados. Recuperar o dinamismo do centro da cidade é uma tarefa complexa e é preciso assumir que em muitos casos outras regiões do município também assumiram um papel de centralidade, de forma difusa. Ao mesmo tempo, não se pode ignorar a importância histórica da área para os cidadãos florianopolitanos e para a cidade. Para Bomfim (2004, p. 39) “O centro tem um significado simbólico, em função da presença do patrimônio histórico e cultural, o que é claramente cabível como justificativa política e social para a aplicação de recursos públicos no processo de recuperação para determinados grupos sociais.”. Mas a recuperação da história não é justificativa suficiente para que o poder público passe a investir na região como o fazia no passado. A produção do espaço urbano tal qual se conhece hoje possui diferentes agentes. Um processo de dimensões como a da reabilitação ou requalificação de áreas centrais precisa do entendimento e colaboração entre todos os agentes produtores do espaço público.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A situação atual do centro histórico de Florianópolis é de pouca adequação do espaço a pessoas com restrições. Grande parcela da população deixa de utilizar a área por ter dificuldades ou até mesmo não conseguir acessá-la. O método dos passeios acompanhados, utilizado na realização deste estudo, amplia o entendimento da região a partir da visão de pessoas que apresentem restrições relativas aos componentes de acessibilidade, seja a orientação, o deslocamento, a comunicação ou o uso do espaço. A partir da transcrição e análise dos passeios acompanhados, desenvolveu-se uma tabela que visa retratar os problemas e possíveis adequações relacionadas à acessibilidade no local. A combinação destes métodos ampliou a compreensão do ambiente como um todo, da complexidade dos problemas e soluções relacionados ao tema acessibilidade, e possibilitou desenvolver uma série de diretrizes de melhoria da área, produto desta pesquisa acadêmica. Acredita-se que a realização de passeios acompanhados de um universo maior de usuários resultaria em dados ainda mais completos.

Praticar a acessibilidade universal na reconversão de espaços urbanos históricos é uma atividade intensa. Inclui diversas decisões projetuais, que buscam a inclusão e utilização do espaço por todos, domínio por parte do corpo técnico e pressão pela utilização desses espaços por parte dos usuários. Muitas vezes, a acessibilidade é vista como um obstáculo a ser vencido no projeto, resultado de pouco domínio e conhecimento técnico necessário e trazendo baixa qualidade de adaptação projetual para o ambiente urbano. Se utilizada como conceito de projeto, o desenho universal é a melhor tipologia projetual, já que busca ser inclusiva ao maior número possível de usuários. A adaptação de edificações e áreas centrais históricas para todos os tipos de usuários deve ser realizada sempre que possível, possibilitando o acesso e reforçando a ideia de independência do indivíduo e a aproximação dos grupos na sociedade, e proporciona qualidade de vida e inclusão a pessoas de todas as capacidades, lembrando os princípios do direito à cidade.

## AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina – FAPESC (Edital nº48 de 2021).





## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: Abnt, 2020. 147 p.

BINS ELY, Vera Helena Moro; SOUZA, Juliana Castro; DORNELES, Vanessa Goulart; WANDALL JUNIOR, Osnildo; PAPALEO, Mirelle Koelzer. **Projeto de espaços públicos livres de lazer para todos**. Congresso Internacional de Ergonomia e Usabilidade de Interfaces Humano-tecnologia: Produtos, Informação, Ambientes construídos, Transporte. Bauru, 2006.

BOMFIM, Valéria Cusinato. O Centro Histórico de São Paulo: a vacância imobiliária, as ocupações e os processos de reabilitação urbana. **Cadernos Metrópole**, [s. l], v. 2, n. 12, p. 27-48, dez. 2004.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Ministério da Saúde. Governo Federal. **Saúde da Pessoa com Deficiência**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/saude-de-a-a-z/s/saude-da-pessoa-com-deficiencia#:~:text=Pessoas%20com%20defici%C3%Aancia%20s%C3%A3o%20aquelas,condi%C3%A7%C3%B5es%20com%20as%20demais%20pessoas..> Acesso em: 04 jun. 2022.

CONNELL, Bettye Rose ; JONES, Mike ; MACE, Ron ; MUELLER, Jim ; MULLICK, Abir ; Ostroff, Elaine; SANFORD, Jon ; STEINFELD, Edward; STORY, Molly Follete; VANDERHEIDEN, Gregg. **Universal Design Principles**. The Center for Universal Design Environments and Products for All People. Raleigh: NC State University, The Center for Universal Design, 1997.

DISCHINGER, M. **Designing for all senses**: accessible spaces for visually impaired citizens. Göteborg, Sweden, 2000. 260 f. Thesis (for the degree of Doctor of Philosophy) – Department of Space and Process School of Architecture, Chalmers University of Technology, 2000.

DISCHINGER, M. et al. **Desenho Universal em Escolas**. O Caso da Rede Municipal de Ensino de Florianópolis. Universidade Federal de Santa Catarina, Secretaria Municipal de Educação, Florianópolis, 2004.

DISCHINGER, Marta; BINS ELY, Vera Helena Moro; PIARDI, Sonia Maria Demera Groisman. **Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos**: Programa de Acessibilidade às Pessoas com Deficiência ou Mobilidade Reduzida nas Edificações de Uso Público. Florianópolis: MPSC, 2012. 161 p.

DORNELES, Vanessa Goulart. **Estratégias de Ensino de Desenho Universal para Cursos de Graduação em Arquitetura e Urbanismo**. 2014. 351 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.



GERENTE, M. M. **Introduzindo diretrizes de projeto para a acessibilidade em sítios históricos a partir do estudo de São Francisco do Sul.** 2005. 165p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação, UFSC, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Santa Catarina: Florianópolis.** 2015 Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=420540&search=||infogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas>. Acesso em: 07 dez. 2015.

MAGAGNIN, Altair. **Centro Leste de Florianópolis trará conexão entre antigo e contemporâneo, com ou sem Dilma.** 2021. Disponível em: <https://ndmais.com.br/arquitetura-e-decoracao/centro-leste-de-florianopolis-trara-conexao-entre-antigo-e-contemporaneo-com-ou-sem-dilma/>. Acesso em: 23 maio 2022.

MPSC. **Liminar em ação do MPSC suspende de obras no Centro Leste de Florianópolis.** 2021. Disponível em: <https://www.mpsc.mp.br/noticias/liminar-em-acao-do-mpsc-suspende-de-obras-no-centro-leste-de-florianopolis>. Acesso em: 23 maio 2022.

NSC. **Obras de revitalização no Centro Leste de Florianópolis atendem a solicitações antigas de comerciantes e moradores; saiba quais são.** 2021. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/obras-de-revitalizacao-no-centro-leste-de-florianopolis-atendem-a-solicitacoes-antigas-de>. Acesso em: 23 maio 2022.

OMOTE, Sadao. Deficiência e Não-Deficiência: Recortes do Mesmo Tecido. Revista Brasileira de Educação Especial, Piracicaba, v. 1, n.2, p. 65-73. Disponível em <http://www.abpee.net/pdf/artigos/art-2-6.pdf>. Acesso em 14 jun 2022.

PREISER, Wolfgang F.E.; OSTROFF, Elaine. **Universal Design Handbook.** New York: McGraw-Hill, 2001.

SANTOS, Paulo César dos. **Espaço e Memória:** o aterro da baía sul e o desencontro marítimo de Florianópolis. 1997. 114 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

SMITH, Neil. **The New Urban Frontier:** gentrification and the revanchist city. London: Routledge, 1996.

VEIGA, Eliane Veras da. **Florianópolis Memória Urbana.** 3. ed. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes Publicações, 2010. 403 p.